

AperTO - Archivio Istituzionale Open Access dell'Università di Torino

Inquinamento marittimo da idrocarburi: la sentenza della Corte di giustizia sul caso petroliera Erika

This is a pre print version of the following article:

Original Citation:

Availability:

This version is available <http://hdl.handle.net/2318/153419> since 2016-06-21T11:51:30Z

Terms of use:

Open Access

Anyone can freely access the full text of works made available as "Open Access". Works made available under a Creative Commons license can be used according to the terms and conditions of said license. Use of all other works requires consent of the right holder (author or publisher) if not exempted from copyright protection by the applicable law.

(Article begins on next page)

INQUINAMENTO MARITTIMO DA IDROCARBURI: LA SENTENZA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA SUL CASO PETROLIERA ERIKA

1. Il naufragio della petroliera Erika

A quasi nove anni dal naufragio della petroliera Erika, le complesse vicende giudiziarie scaturite da uno dei maggiori disastri ambientali della storia europea hanno conosciuto una svolta. Due importanti sentenze - l'una del Tribunal de Grande Instance di Parigi¹, l'altra pronunciata dalla Corte di giustizia in sede di rinvio pregiudiziale² - concorrono infatti ad una prima definizione delle responsabilità per i gravissimi danni ambientali verificatisi.

I fatti alla base delle pronunce risalgono al 12 dicembre 1999, giorno in cui lo scafo della petroliera battente bandiera maltese e di proprietà della Panship s.r.l., società amministrata dagli armatori e proprietari italiani Pollara e Savarese, si spezzò in due tronconi a circa 35 miglia marine dalle coste francesi della Bretagna, riversando in mare una quantità stimata in oltre 14.000 tonnellate di olio combustibile. La nave, noleggiata nei mesi precedenti dalla compagnia petrolifera Total International Ltd, stava trasportando da Dunkerque a Milazzo un carico di olio pesante destinato alla produzione di energia elettrica, in esecuzione di un contratto di fornitura stipulato con la società italiana ENEL.

Dopo tre giorni di navigazione, lo scafo non resse alla pressione del mare in tempesta, a causa del suo progressivo assottigliamento durante la lunga vita della petroliera³ e della mancata esecuzione, da parte della società titolare, dei necessari lavori di manutenzione e rafforzamento. La Panship s.r.l. aveva infatti programmato opere di consolidamento strutturale, salvo poi rinviarle a più riprese per far fronte alle necessità commerciali della società titolare. Questa scelta, peraltro, era stata in sostanza avallata dal Registro navale italiano (Rina), la società di classificazione competente alla periodica verifica delle condizioni dei mezzi di trasporto navale. Pochi mesi prima del naufragio, infatti, nel corso di un'ispezione, i tecnici del Rina avevano accertato la scarsa solidità di alcune sezioni dello scafo, pur tuttavia limitandosi a suggerire taluni interventi di manutenzione e riconoscendo alla petroliera il certificato di idoneità alla navigazione, documentazione attestante l'esito positivo di "*controlli effettuati con censurabile leggerezza*"⁴.

La rottura di netto dello scafo impedì qualsiasi tentativo di arginare la fuoriuscita delle sostanze inquinanti o di trainare il relitto verso il mare aperto, per limitare la contaminazione delle aree costiere. Di conseguenza, i danni ambientali⁵ e materiali causati dalla "marea nera" interessarono circa 400 chilometri di litorale francese, giungendo a lambire le coste del Sud dell'Inghilterra; a questi oneri si sommarono, nei mesi successivi al naufragio, i costi di bonifica delle aree colpite, invero particolarmente elevati e sopportati in massima parte, a diversi livelli amministrativi, dalle autorità pubbliche francesi.

2. La normativa internazionale ed il regime speciale di risarcimento dei danni nel caso Erika

¹ Cfr. *arrêt de la 11^{ème} Chambre – 4^{ème} Section du Tribunal de Grande Instance de Paris du Mercredi 16 Janvier 2008 N° 9934895010*.

² Cfr. Corte di giustizia (Grande Sezione), sentenza 24 giugno 2008, causa C-188/07, *Commune de Mesquer c. Total France SA et Total international Ltd*.

³ La petroliera Erika venne costruita nei cantieri navali giapponesi, con il nome di Shinsei Maru, nel 1975. Diventò quindi Glory Ocean (1977), Intermar Prosperity (1984), South Energy (1985), Jahre Energy (1990), Prime Noble (1994), Nobless (1996).

⁴ Cfr. la rogatoria presentata all'Italia dal giudice de Talancè il 7 gennaio 2000, al fine di chiarire il ruolo avuto dall'ente italiano nella vicenda.

⁵ Fra le zone coinvolte, vi sono alcune riserve naturali costiere, oggetto di particolare tutela a motivo dell'elevata presenza di specie vegetali ed animali protette e ritenute fondamentali per l'equilibrio biologico dell'ecosistema atlantico. In particolare, il WWF ed altre associazioni ambientaliste hanno denunciato la strage di oltre 140.000 esemplari di uccelli, in molti casi appartenenti a specie migratrici.

La consapevolezza dei rischi connessi all'attività di trasporto di combustibili mediante navi petroliere ha sollecitato, fin dagli anni '70, l'elaborazione di un articolato regime internazionale *ad hoc*, volto a fissare regole peculiari per l'individuazione della responsabilità per danno ambientale ed a garantire con crescente efficacia la tutela delle posizioni giuridiche delle vittime⁶. Il caso di specie fornisce un esempio interessante degli schemi operativi di questo modello, anche a motivo della lettura convergente che, pur argomentando da differenti prospettive, ne hanno dato il Tribunal de Grande Instance e la Corte di Giustizia.

Negli anni successivi al naufragio della nave Erika, una percentuale molto significativa dei danni è stata gradualmente risarcita in sede giudiziale, grazie all'apporto finanziario garantito da un Fondo internazionale *ad hoc*, istituito con la Convenzione di Bruxelles del 1971 e successivamente riformato a Londra, nel 1992, con la firma di un Protocollo⁷. La dotazione del Fondo è costantemente alimentata da versamenti cui sono tenute le società petrolifere destinatarie dei carichi delle navi e che sono loro imposti sotto forma di aggravii fiscali sugli idrocarburi trasportati. Esso infatti risponde alla *ratio* di tutelare le vittime che abbiano promosso un'istanza risarcitoria dinanzi al giudice di uno Stato contraente, giacché provvede in via eccezionale alla liquidazione del danno, qualora gli ordinari rimedi giurisdizionali non risultino adeguatamente efficaci. In particolare, l'operatività del meccanismo è subordinata alla sussistenza di una fra le condizioni indicate all'art. 4 della Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da idrocarburi, adottata a Bruxelles il 29 novembre 1969, come modificata dal Protocollo firmato a Londra il 27 novembre 1992⁸; dette condizioni si realizzano nel momento in cui la disciplina internazionale precluda qualsiasi profilo di responsabilità per il danno e qualora il proprietario della nave sia insolvente o ricada nelle ipotesi di esenzione da responsabilità previste dalla Convenzione medesima⁹.

Occorre infatti evidenziare come la Convenzione del 1969, alla luce dell'accentuata pericolosità del trasporto marittimo di idrocarburi, sancisca un'ipotesi di responsabilità oggettiva, canalizzandola sul solo proprietario della nave, mentre ulteriori categorie di soggetti coinvolti nell'*operation* della nave, nel noleggio o nel suo utilizzo ne sono espressamente esentate. La soluzione adottata persegue

⁶ Fra i numerosi contributi in materia, si segnalano Scorazzi, *Elementi di diritto internazionale del mare*, Giuffrè, Milano, 1996; De La Favette, *Compensation for environmental damage in maritime liability regimes*, in (a cura di) Kirchner, *International maritime environmental law. Institutions, implementation and innovation*, Kluwer, The Hague-New York-London, 2003; Berlingieri, *Il sistema internazionale di risarcimento dei danni causati da idrocarburi*, in *Il diritto del mare*, 1992, vol. I, pp. 3 e segg.; Carbone, *Strumenti internazionalistici e privatistici-internazionali relativi al risarcimento dei danni provocati da idrocarburi all'ambiente umano*, in *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 2006, pp. 623-644.

⁷ Per ulteriori informazioni sulla Convenzione istitutiva del Fondo internazionale per il risarcimento dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi v. il sito www.iopecfund.org (ultima consultazione 18/10/2008). Gli Stati membri della Convenzione modificata nel 1992 sono, ad oggi, 102. E' stato altresì creato un Fondo Supplementare, che tuttavia vede l'adesione di soli 21 Stati.

⁸ La convenzione si fonda sul principio della responsabilità oggettiva dei proprietari o noleggiatori delle petroliere, limitata a un importo calcolato in funzione della stazza della nave, e istituisce un sistema obbligatorio di assicurazione della responsabilità civile.

⁹ Cfr. Art. 3 par. 4 della Convenzione: "*Le richieste di indennizzo dei danni derivanti da inquinamento possono essere formulate contro il proprietario soltanto in base alla presente Convenzione. Fatto salvo il paragrafo 5 del presente articolo, una richiesta di indennizzo per danno da inquinamento, sia essa fondata o meno sulla presente Convenzione, non può essere formulata contro:*

- a) gli impiegati o mandatari del proprietario o i membri dell'equipaggio;*
- b) il pilota o qualsiasi altra persona che, senza essere membro dell'equipaggio, presta servizio per la nave;*
- c) qualsiasi noleggiatore (indipendentemente dalla sua designazione, ivi compreso un noleggiatore scafo nudo), armatore o armatore-esercente della nave;*
- d) qualsiasi persona che compie operazioni di salvataggio con l'accordo del proprietario o seguendo le istruzioni di un'autorità pubblica competente;*
- e) qualsiasi persona che adotta misure di salvaguardia;*

f) gli impiegati o mandatari delle persone menzionate nelle lettere c), d) ed e), salvo che il danno risulti da un atto o da un'omissione personali, commessi con l'intenzione di provocare tale danno o in modo temerario e con la consapevolezza che ne deriverebbe probabilmente tale danno".

obiettivi di *specific deterrence* e consente di individuare con facilità il soggetto cui destinare le istanze risarcitorie. Nel contempo, tuttavia, il proprietario della nave può non disporre dei capitali necessari a rifondere i danni provocati dall'inquinamento da idrocarburi, usualmente alquanto ingenti, cosicché il Fondo internazionale costituisce un'ulteriore garanzia in favore delle vittime. Come già accennato, tale integrazione è finanziata dalle compagnie petrolifere, chiamate a sostenere il Fondo in qualità di operatori economici in un settore funzionalmente complementare a quello del vettore marittimo.

Nonostante ciò, peraltro, data la limitata disponibilità di risorse rispetto al totale delle richieste di risarcimento pervenute, nel caso Erika il Consiglio Direttivo del Fondo ha dovuto optare per la prioritaria soddisfazione delle istanze promosse da persone fisiche e giuridiche private, per un ammontare complessivo di 129 milioni di euro¹⁰. La richiesta del Governo francese, comprensiva altresì degli oneri di bonifica, è stata invece analizzata solo in un secondo momento, dopo il 2003, ed ha potuto essere accolta solo in parte, per le denunciate carenze di liquidità¹¹.

Le difficoltà incontrate hanno sollevato non poche perplessità sulla macchinosità e la scarsa efficacia del meccanismo di risarcimento convenzionale. A questo proposito, alcuni Stati europei, Francia in testa, hanno sollecitato l'adozione di un sistema misto di risarcimento, che unisca alla componente mutualistico-solidaristica che oggi caratterizza la normativa convenzionale alcuni dei pilastri dell'*Oil Pollution Act* statunitense del 1990. Gli Stati Uniti, infatti, non partecipano al regime sin qui descritto ed applicano un sistema che impone alle navi che transitano nelle acque territoriali specifiche caratteristiche costruttive e la presentazione di una polizza emessa da società assicuratrici nazionali. Tale modello consente di accollare l'integralità del danno da inquinamento marino a tutti soggetti che, a vario titolo, gestiscono la petroliera, oltre che alle società assicuratrici, in modo da incentivare l'impiego di mezzi di carico e trasporto di adeguato livello qualitativo.

Il dibattito sull'opportunità di riformare nuovamente l'impianto della Convenzione del 1969 non ha però avuto alcun esito. Con ogni probabilità, un fattore decisivo in tal senso è stato rappresentato dalla serie di interventi normativi adottati a livello comunitario sull'onda del clamore per il caso Erika, che hanno almeno in parte soddisfatto l'esigenza di un rafforzamento della tutela ambientale nel settore del trasporto marittimo di sostanze inquinanti¹².

3. La sentenza del Tribunal de Grande Instance di Parigi

La vicenda sin qui esaminata ha dato seguito a molteplici azioni giudiziali: in particolare, il Tribunal de Grande Instance di Parigi è stato chiamato a pronunciarsi sulla responsabilità penale e civile della Total, del Rina e degli armatori, co-imputati per il reato di inquinamento e per aver messo in pericolo la vita dell'equipaggio¹³. La sentenza parigina si intreccia, sotto alcuni profili, con la pronuncia della Corte di giustizia e, pertanto, pare opportuno dedicarvi alcune brevi riflessioni, senza pretesa di affrontare in maniera esaustiva le complesse questioni affrontate dal Tribunale. Esclusa l'applicabilità del regime derogatorio previsto dalla Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi¹⁴, il Tribunale ha accertato evidenti lacune nella

¹⁰ Per approfondimenti in materia, v. il sito del comitato *Marée noire*, sorto a seguito dell'incidente: www.coordination-maree-noire.eu (ultima consultazione 18 agosto 2008).

¹¹ La richiesta del Governo francese ammontava a 179 milioni di euro, cifra che avrebbe pressoché esaurito la disponibilità di 185 milioni manifestata dal Fondo per tutte le richieste di risarcimento presentate. Grazie a conferimenti aggiuntivi ed al contributo della compagnia assicurativa del vettore, il Fondo ha potuto accordare al Governo francese 65 milioni di euro.

¹² V. *infra* par. 4.

¹³ Per approfondimenti cfr. Bonassies, *Réflexions d'un juriste français sur le jugement Erika*, in *Il diritto marittimo*, 2008, vol. I, pp. 249-257.

¹⁴ Il regime internazionale sinteticamente richiamato nel paragrafo precedente annovera altresì la Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi – cosiddetta Convenzione Marpol – firmata a Londra il 2 novembre 1973 e completata dal Protocollo del 17 febbraio 1978. Nel contesto di una serie di disposizioni di carattere tecnico, differenziate a seconda della sostanza inquinante presa in considerazione, l'allegato 1 è *in toto* dedicato agli idrocarburi: esso impone il divieto tassativo di scarico in mare finanche delle acque utilizzate per la periodica pulizia delle stive delle navi e sollecita l'adozione delle più moderne misure tecnologiche di prevenzione degli incidenti. Il paragrafo 11,

condotta di tutti i co-imputati: dai controlli insufficienti sulle condizioni strutturali della nave alle modalità di carico incompatibili con lo stato dello scafo; dalla negligente accettazione da parte della Total di un mezzo di trasporto inadeguato alla carenza di misure di sicurezza a bordo. Proprio il concatenarsi di omissioni ed imprudenze ha condotto il collegio giudicante alla condanna degli imputati sotto il profilo penale e, soprattutto, ad una statuizione alquanto rigorosa in merito alla responsabilità per i danni lamentati dalle parti civili costituite nel processo¹⁵.

Al di là del clamore suscitato dall'ammontare del risarcimento, quantificato in 192 milioni di euro¹⁶, si evidenzia anzitutto il riconoscimento della responsabilità della Total, la società noleggiatrice della nave petroliera. Nell'opinione del Tribunale, infatti, l'accettazione imprudente del noleggio della Erika costituisce uno dei fattori che hanno concorso al verificarsi del naufragio: la società petrolifera avrebbe piuttosto dovuto soppesare con maggiore accortezza le condizioni della nave, soprattutto se rapportate al tipo di merce che era destinata a trasportare ed alle carenze strutturali denunciate da un addetto di una società mandataria della Total l'anno antecedente alla conclusione del contratto di noleggio¹⁷.

Se il testo unico francese in materia ambientale¹⁸ subordina la responsabilità all'esercizio, in fatto o in diritto, di un ruolo di vigilanza e di direzione o alla gestione della nave, nel caso di specie il collegio giudicante ha ritenuto che la società petrolifera fosse chiamata ad un duplice potere di controllo *ex ante*, legato alla verifica delle condizioni di sicurezza necessarie in vista di una navigazione particolarmente rischiosa, nonché alla sollecitazione di delucidazioni ed interventi da parte degli armatori o del Rina, a seguito delle mancanze tecniche e strutturali evidenziate nel corso delle verifiche precedenti al noleggio.

Questa impostazione è destinata a sollecitare un approfondito dibattito dottrinale e, soprattutto, sarà con ogni probabilità oggetto di attenta analisi in occasione del processo d'appello. Occorre infatti

tuttavia, indica in maniera tassativa alcune ipotesi derogatorie, esentando, fra gli altri, gli scarichi provenienti "da un'avaria alla nave o al suo equipaggiamento":

- i) a condizione che siano state prese tutte le ragionevoli precauzioni dopo l'avaria o la scoperta dello scarico per impedire o ridurre tale scarico,
- ii) tranne il caso in cui il proprietario o il comandante abbia agito con l'intenzione di provocare l'avaria o incautamente e con la consapevolezza che l'avaria sarebbe probabilmente avvenuta".

Dinanzi al collegio giudicante, gli armatori, la Total ed il Rina hanno invocato tale disposizione per evidenziare una presunta discrasia fra la disciplina internazionale e la normativa nazionale nel settore ambientale. L'art. 8 della legge francese n. 83-581 del 5 luglio 1983, difatti, non solo sottende la responsabilità penale e civile ad una semplice condotta imprudente, ma ne ammette altresì l'estensione a soggetti ulteriori rispetto al proprietario ed al comandante. In risposta a questo rilievo, il Tribunale ha anzitutto rilevato come la Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare del 10 dicembre 1982, all'art. 211 paragrafo 4, attribuisca a ciascuno Stato il diritto di adottare, nel contesto delle rispettive zone economiche esclusive, tutte "le leggi e regolamenti per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino da parte di navi straniere, incluse le navi che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo [...]". Inoltre, nel sottolineare come la legge nazionale non sia ispirata al quadro convenzionale del 1972, ma, piuttosto, alla Convenzione di Bruxelles sull'intervento in alto mare del 1969, la sentenza nega che il testo Marpol possa costituire un parametro sul quale improntare il sindacato di validità della disposizione interna.

¹⁵ A fianco del Governo francese, promotore di un'istanza risarcitoria da 153 milioni di euro, si sono costituiti parti civili i dipartimenti e le regioni prossimi alle coste coinvolte nel disastro, nonché alcune associazioni ambientaliste, animaliste e di cittadini, in particolare il WWF, France Nature Environnement, l'Association pour la protection des animaux sauvages (ASPAS), l'Association des amis du chemin de ronde 56, le Comité anti-marée noire, Eau et rivières de Bretagne.

¹⁶ Occorre peraltro rilevare come la cifra in esame, ragguardevole se paragonata ai precedenti europei, è senz'altro ridotta rispetto ai 2,5 miliardi di dollari di danno punitivo inflitto alla Exxon Mobil Corporation dalla Corte Federale d'Appello di Washington nel 1994, per i danni causati dal naufragio della petroliera Exxon Valdez nel 1989. Il carattere fortemente controverso delle cause in tema di inquinamento da idrocarburi è testimoniato dal fatto che, anche in questa fattispecie, non si è ancora giunti ad un'attribuzione definitiva delle responsabilità, giacché la compagnia americana ha recentemente promosso dinanzi alla Corte Suprema un'istanza di revisione del processo.

¹⁷ Fra le lacune rilevate in occasione del controllo: "Ne peut être pris en time charter (Groupe secours et seulement 2 D.G) - 1 seule chaudière - pas de compresseur de secours; Acceptable à la limite en spot quand nous aurons vérifié que la pompe incendie est disponible à tout moment[et] que les méthodes d'élimination des eaux de cale Machine ont changé"

¹⁸ Cfr. la legge n. 83-581 del 5 luglio 1983, v. *supra*, nota n. 11.

considerare come, pur nell'eccezionalità dell'evento occorso, il controllo delle condizioni delle navi da parte delle società petrolifere sia stato tradizionalmente posto in secondo piano, in favore della responsabilità oggettiva dei proprietari-armatori. Come accennato nel paragrafo precedente, il regime internazionale esclude di per sé il coinvolgimento del noleggiatore, a meno che non sussista da parte di quest'ultimo, a norma dell'art. 3 par. 4 della Convenzione del 1969, un contributo colposo di assoluto rilievo.

Per ovviare al più benevolo dettame convenzionale, il Tribunale ha attribuito alla Total un ruolo di controllo e direzione della petroliera, ai sensi della citata normativa nazionale. Nel fare questo, peraltro, non ha nascosto alcune esitazioni, testimoniate dal ricorso ad una formula di segno negativa, per la quale la società noleggiatrice "*ne peut affirmer qu'elle n'a disposé d'aucun pouvoir de contrôle*". Se infatti il principio "chi inquina paga", la cui vincolatività è oramai riconosciuta in sede internazionale, impone l'internalizzazione dei costi derivanti da danni ambientali, sia attraverso il risarcimento ad opera dei responsabili sia tramite la predisposizione di normative nazionali in grado di garantire l'effettività di tale rimedio, la definizione della sua portata operativa per via giurisprudenziale deve pur sempre essere condotta e valutata con particolare prudenza¹⁹. "Dovere di prudenza" che, nel caso di specie, il Tribunale ha ritenuto di assolvere ponendo l'accento sull'inadeguatezza del mezzo di trasporto prescelto. Inoltre, opzione non priva di interessanti suggestioni per possibili sviluppi normativi e giurisprudenziali, è stato rilevato in capo alla società petrolifera un *surplus* di responsabilità nella vigilanza sul corretto svolgimento di un'attività intrinsecamente pericolosa per l'ambiente e per la salute umana²⁰. Tutto ciò, nonostante la presenza di organi specificamente deputati al controllo sulle condizioni delle navi – nel caso di specie il Rina – e benché l'attività di trasporto non sia sottoposta alla diretta gestione della società petrolifera.

Riflessioni in parte analoghe coinvolgono altresì la posizione processuale del Rina, condannato in solido al risarcimento dei danni. La società di classificazione, infatti, parrebbe beneficiare del regime di esenzione fissato in sede internazionale, in qualità di soggetto che, *ex art. 3 par. 4, lettera b)*, della Convenzione del 1969, svolge un "*servizio per la nave*". Secondo il Tribunale, il Rina ha prestato la propria attività nei confronti dei proprietari-armatori, in forza di un contratto di diritto privato, mentre il legame con la petroliera assume valenza meramente funzionale.

Tuttavia, in una controversia similare dell'8 gennaio 2008²¹, riguardante il naufragio della petroliera Prestige, il Tribunale Federale di New York è giunto ad una soluzione diametralmente opposta. Esso ha infatti dichiarato irricevibile l'azione risarcitoria del Governo spagnolo avverso la società di classificazione statunitense *American Bureau of Shipping*, ritenendo che l'art. 3 della Convenzione del 1969 fosse "*plain and unambiguous*" nell'escluderla da qualsivoglia profilo di responsabilità. Pare evidente, in conclusione, come la controversia sia aperta a futuri sviluppi, che, in ogni caso, non mancheranno di alimentare il dibattito sul regime internazionale di tutela delle vittime dell'inquinamento da idrocarburi. Inoltre, la sentenza pone delicate questioni di compatibilità del diritto interno, o, quantomeno, della sua interpretazione da parte del giudice francese, con la normativa sovranazionale.

Tali problematiche traggono origine dalla volontà del giudice interno di assicurare per via pretoria rimedi di maggiore efficacia sotto il profilo risarcitorio. Un'attenzione che, come avremo modo di

¹⁹ Sul principio chi inquina paga v., fra i numerosi contributi, Jans, Vedder, *European environmental law*, European Law Publishing, Groningen, 2008, pp. 35 e ss; Meli, *Il principio comunitario chi inquina paga*, Giuffrè, Milano, 1996; Alberton, *Dalla definizione di danno ambientale alla costruzione di un sistema di responsabilità: riflessioni sui recenti sviluppi del diritto europeo*, in *Rivista giuridica dell'ambiente*, 2006, vol. V, pp. 605-634.

²⁰ Occorre evidenziare in via incidentale come la sentenza si distingua per un ulteriore aspetto di sicuro interesse: nel valutare la posizione delle parti civili, infatti, il Tribunale ha ritenuto di accordare al Dipartimento di Morbihan ed alla Lega per la protezione degli uccelli un risarcimento di 65.000 euro ciascuno, in ragione del danno ecologico patito. Si assiste così ad una delle prime e significative affermazioni giudiziali della categoria del danno ecologico che, oggetto di approfondito dibattito dottrinale e accolta nella normativa di un crescente numero di ordinamenti, può costituire uno strumento di decisiva importanza per l'efficacia della tutela ambientale.

²¹ Cfr. US Federal District Court, Southern District of New York, sentenza MDL 1375, M 21-89.

considerare nel prosieguo della trattazione, è stata fatta propria anche dalla Corte di giustizia, che ha ritenuto di dare prevalenza alla disciplina comunitaria a discapito di quella di rango convenzionale²².

4. La sentenza della Corte di giustizia

Pochi mesi dopo la sentenza francese, presentata nei suoi aspetti generali, la Corte di giustizia si è pronunciata sui quesiti formulati *ex art* 234 dalla Cour de Cassation francese, al fine di dirimere una controversia sorta a livello nazionale fra il Comune di Mesquer e le società convenute Total France SA e Total International Ltd²³. Il ricorso, in particolare, mirava a conseguire la corretta interpretazione di alcuni articoli della direttiva del Consiglio in tema di scarico di rifiuti²⁴, risalente al 1975, modificata nel corso degli anni '90 da una decisione della Commissione²⁵ e codificata dalla recente direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 5 aprile 2006, 2006/12/CE²⁶.

Il ricorrente intendeva infatti conseguire il risarcimento dei costi affrontati per la bonifica delle aree di competenza comunale, per una somma complessiva di quasi 70.000 euro, perseguendo una strategia processuale differente da quella adottata da molte altre vittime del disastro ambientale, che avevano preferito beneficiare direttamente del regime di favore offerto dal Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti a inquinamento da idrocarburi. Il Comune di Mesquer, dal canto suo, mirava ad ottenere una pronuncia che equiparasse l'olio pesante riversato in mare dalla petroliera ad un rifiuto, ai sensi della citata direttiva 75/442, vincolando di conseguenza i produttori e i detentori a farsi carico delle spese affrontate per il ripristino delle aree colpite dalla "marea nera". Nei precedenti gradi di giudizio, sia il Tribunal de Commerce di Saint-Nazaire che la Cour d'Appel di Rennes avevano ritenuto che l'olio costituisse rifiuto solo una volta intenzionalmente miscelato ad acqua e sabbia, mentre nel suo stato originario doveva essere piuttosto qualificato come combustibile; inoltre, non era stato rilevato alcun profilo di responsabilità in capo alla società petrolifera Total, considerata del tutto estranea alle categorie di soggetti perseguibili, ossia ai produttori e detentori dei rifiuti.

Ai sensi della direttiva 75/442, rientrano nella nozione comunitaria di rifiuto tutte le sostanze che possano essere ricondotte ad un elenco di categorie predisposto all'allegato I e delle quali il detentore si disfi o abbia l'intenzione o l'obbligo di disfarsi. Nell'opinione della Corte, interrogata per mezzo di due quesiti proprio sulla qualificazione dell'olio pesante trasportato, uno dei criteri dirimenti per il riconoscimento della natura di rifiuto rispetto a qualsiasi sostanza è la possibilità del suo riutilizzo a condizioni economiche vantaggiose e senza gradi di trasformazione ulteriori che, per la loro complessità e onerosità, rendano il reimpiego improbabile o non profittevole. Proprio questo parametro, infatti, può venire in soccorso dell'interprete nella valutazione in concreto dell'intenzione del detentore di disfarsi di una data sostanza, eventualità remota in caso di sottoprodotti suscettibili di vantaggioso riutilizzo o di valorizzazione economica autonoma ed immediata.

Ne deriva, pertanto, che i combustibili stipati nella petroliera non integrano la categoria di rifiuto, mentre vi rientrano senz'altro una volta che, pur a causa di un incidente, siano riversati in mare e, mescolandosi con acqua ed ulteriori elementi, diano forma ad un composto dannoso per l'ambiente e la salute umana, nonché privo di qualsiasi interesse commerciale e di effettive possibilità di reimpiego²⁷. La Corte, evitando valutazioni di carattere formalistico, ritiene dunque che il detentore

²² Sul punto v. Vialard, *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures?*, in *Droit Maritime Français*, 2003, p. 435.

²³ Mentre nella causa intentata dinanzi al Tribunal de Grande Chambre di Parigi è stata coinvolta solamente la società Total International Ltd, in questo caso l'attore cita altresì la Total France SA, produttrice originaria dell'olio combustibile, poi venduto alla Total International Ltd.

²⁴ Cfr. direttiva del Consiglio del 15 luglio 1975, n. 75/442/CEE, in GU L 194, p. 39.

²⁵ Cfr. decisione della Commissione del 24 maggio 1996, n. 96/350/CE, in GU L 135, p. 32.

²⁶ Cfr. direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 5 aprile 2006, 2006/12/CE, in GU L 114, p. 9.

²⁷ Sul punto v. l'ordinanza della Corte di Giustizia del 15 gennaio 2004, causa C-235/02, *Saetti e Frediani*, Racc. p. I-1005, punto 35: "Può essere pertanto ammessa un'analisi secondo la quale un bene, un materiale o una

si disfi delle sostanze inquinanti anche qualora lo scarico sia del tutto accidentale, ma le renda oggettivamente inservibili.

L'impossibilità di riutilizzo, peraltro, deve essere valutata in termini generali, poiché, secondo la Corte, non si è in presenza di rifiuti nel momento in cui un determinato residuo o un sottoprodotto possano essere impiegati da operatori economici in un settore di mercato differente da quello di origine²⁸. Questa impostazione consente la tutela degli interessi eventualmente legati alla valorizzazione a fini economici di determinate sostanze, ma soprattutto conferma la volontà della Corte di sbarrare il passo ad interpretazioni eccessivamente restrittive della categoria di rifiuto, giacché lo scopo prioritario della direttiva comunitaria, come si evince da suo terzo considerando, è la tutela della salute umana e dell'ambiente contro gli effetti nocivi della raccolta, del trasporto, del trattamento, dell'ammasso e del deposito dei rifiuti²⁹.

Tali argomentazioni consentono alla Corte di introdurre la risposta al terzo quesito, che ripropone gli interrogativi sul novero di soggetti cui poter imputare gli oneri di bonifica delle zone interessate dal disastro ambientale, con particolare riferimento alle spese affrontate dal ricorrente per l'area di propria competenza amministrativa. La Cour de Cassation, nello specifico, ha invitato la Corte di giustizia a pronunciarsi sulle norme che disciplinano la posizione del produttore del combustibile e del noleggiatore della nave, per comprendere se le società convenute ricoprano tale ruolo e possano di conseguenza essere chiamate a farsi carico delle attività di smaltimento.

In materia, l'art. 8 della direttiva 75/442 distingue anzitutto fra la realizzazione delle operazioni di raccolta e smaltimento dei rifiuti e l'assunzione degli oneri ad esse relativi: nel primo caso, considerata la necessità di provvedere con celerità a tutela dell'ambiente e della salute umana, il detentore delle sostanze è investito dell'incombenza in questione, anche senza il previo coinvolgimento del produttore o del possessore delle sostanze divenute rifiuti; la ripartizione delle spese è invece improntata al principio "chi inquina paga" e deve pertanto interessare tutti i soggetti la cui condotta abbia concorso a generare i rifiuti³⁰. Fra di essi, figurano anzitutto il produttore ed il detentore dei rifiuti, che nel caso di specie, secondo la Corte, sono unitamente impersonati dagli armatori-proprietari della nave petroliera³¹.

In aggiunta, onde evitare di frustrare l'effetto utile di tale principio, che peraltro è espressamente evocato dal Trattato CE³², la direttiva in esame annovera fra i soggetti cui può essere imputato il

materia prima che deriva da un processo di fabbricazione o di estrazione che non è principalmente destinato a produrlo può costituire non tanto un residuo, quanto un sottoprodotto, del quale l'impresa non ha intenzione di «disfarsi» ai sensi dell'art. 1, lett. a), primo comma, della direttiva 75/442, ma che essa intende sfruttare o mettere in commercio a condizioni ad essa favorevoli, in un processo successivo, senza operare trasformazioni preliminari. Un'analisi del genere non contrasta infatti con le finalità della direttiva 75/442, poiché non vi è alcuna giustificazione per assoggettare alle disposizioni di quest'ultima, che sono destinate a prevedere lo smaltimento o il recupero dei rifiuti, beni, materiali o materie prime che dal punto di vista economico hanno valore di prodotti, indipendentemente da qualsiasi trasformazione, e che, in quanto tali, sono soggetti alla normativa applicabile a tali prodotti". Cfr. altresì la sentenza della Corte di Giustizia 16 dicembre 2004, causa C-277/02, *EU-Wood-Trading*, in Racc. I-11957. In dottrina, v. Montanaro, *Il riutilizzo dei rifiuti*, in *Il foro italiano*, 2007, IV, pp. 233-236.

²⁸ Cfr. sentenza 8 settembre 2005, C-416/02, *Commissione c. Regno di Spagna*, in *Foro italiano*, IV, 2005, pp. 605 e ss. Per un esauriente resoconto del percorso giurisprudenziale della Corte, v. De Sadeleer, *Rifiuti, prodotti e sottoprodotti*, in *Rivista giuridica dell'ambiente*, n. 17, 2006.

²⁹ Sull'interpretazione teleologica della direttiva 75/442 v. sentenza 15 giugno 2000, cause riunite C-418/97 e C-419/97, *ARCO Chemie Nederland e a.*, Racc. p. I-4475. Per questa ragione, in passato, la Corte ha ritenuto di qualificare come rifiuti anche sostanze non prive di valore commerciale o raccolte a fini di riciclo, recupero o riutilizzo. Cfr. sentenza 18 aprile 2002, causa C-9/00, *Palin Granit e Vehmassalon kansanterveystyön kuntayhtymän hallitus*, in Racc. p. I-3533.

³⁰ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia 19 giugno 2003, causa C-444/00, *Mayer Parry Recycling*, Racc. I-6163.

³¹ Cfr. il punto 74 della sentenza: "Nel caso di idrocarburi accidentalmente sversati in mare, occorre osservare che il proprietario della nave che li ha trasportati ne è, di fatto, in possesso immediatamente prima che divengano rifiuti. Pertanto, il proprietario della nave può quindi essere qualificato come colui che ha prodotto tali rifiuti ai sensi dell'art. 1, lett. b), della direttiva 75/442 ed essere così qualificato per ciò stesso come «detentore» ai sensi dell'art. 1, lett. c), di tale direttiva".

³² Cfr. l'art. 174, comma 2: "La politica della Comunità in materia ambientale mira ad un elevato livello di tutela, tenendo conto delle diversità delle situazioni nelle varie regioni della Comunità. Essa è fondata sui principi della

costo dello smaltimento anche i detentori precedenti delle sostanze, qui potenzialmente rappresentati dalle società convenute³³. La sentenza, dunque, pur senza intervenire direttamente in valutazioni che spettano alla esclusiva competenza del giudice nazionale, apre la strada al riconoscimento della responsabilità della Total France SA e della Total International Ltd, sollecitando l'accertamento del contributo che la venditrice dell'olio pesante e la noleggiatrice della petroliera abbiano eventualmente apportato al verificarsi dell'incidente marittimo e, di conseguenza, alla produzione dei rifiuti.

A nulla rileva, sotto questo profilo, che la figura del noleggiatore benefici di un'esclusione di responsabilità a norma della Convenzione sul Fondo internazionale per il risarcimento dei danni dovuti a inquinamento da idrocarburi³⁴ e della Convenzione sulla responsabilità civile per i danni causati da inquinamento da idrocarburi³⁵ e che, pertanto, il regime di favore garantito da tale normativa sovrazionale non possa essere applicato al caso di specie³⁶. Infatti, lo Stato, *ex art.* 249 comma 3 del Trattato CE, deve adottare tutti i provvedimenti necessari a garantire il rispetto del principio "chi inquina paga" e la conformità del diritto interno, anche anteriore, con la disciplina comunitaria in tema di rifiuti.

In forza di una giurisprudenza consolidata, ciò implica che anche le autorità giurisdizionali, nell'applicare disposizioni nazionali, sono chiamate a "*procedere per quanto più possibile alla luce della lettera e dello scopo della direttiva, onde conseguire il risultato perseguito da quest'ultima*"³⁷. Da tale rilievo discende la necessità che il giudice nazionale non escluda l'attenta valutazione della condotta dei detentori precedenti, ovverosia delle società convenute, per il solo fatto che le Convenzioni internazionali di cui la Francia è parte impediscono che siano loro accollati gli oneri connessi allo smaltimento dei combustibili dispersi in mare. Piuttosto, previa necessaria e rigorosa verifica in ordine all'effettivo nesso causale fra la condotta dei detentori precedenti e l'evento dannoso, il giudice nazionale deve porre su un piano di prioritaria rilevanza l'art. 15 della direttiva 75/442, per assicurarne il corretto recepimento e garantire, nel contempo, l'effettività del regime di tutela delle vittime di inquinamento che esso concorre ad approntare³⁸.

Così statuendo, la Corte di giustizia si rende protagonista di una valutazione differente rispetto alla sentenza Van de Walle³⁹: in tale occasione, a seguito dell'inquinamento di alcuni terreni causato da una fuoriuscita di idrocarburi dagli impianti di stoccaggio vetusti di una stazione di servizio, si era pervenuti all'accertamento della responsabilità del solo gestore della stazione di servizio, che aveva

precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio "chi inquina paga".

³³ Cfr. l'art. 15: "Conformemente al principio "chi inquina paga", il costo dello smaltimento dei rifiuti deve essere sostenuto:

- dal detentore che consegna i rifiuti ad un raccoglitore o ad una impresa di cui all'articolo 9 e/o
- dai precedenti detentori o dal produttore del prodotto causa dei rifiuti".

³⁴ V. *supra*, nota n. 8.

³⁵ V. *supra*, paragrafo n. 2.

³⁶ Occorre altresì precisare che la Comunità non è parte contraente di tale Convenzione, né è subentrata agli obblighi da essa derivanti in capo agli Stati, giacché non tutti i Paesi membri vi hanno aderito. La Convenzione stessa non è inoltre vincolante per la Comunità quale espressione di diritto internazionale consuetudinario, ragion per cui, se da un lato la Corte di giustizia non può interpretarla in sede pregiudiziale, dall'altro può valutare in quale misura tali convenzioni, pur essendo prive di efficacia vincolante nei confronti della Comunità, possano ostare all'applicazione dell'articolo 15 della direttiva 75/442.

³⁷ Cfr. la sentenza della Corte di giustizia 13 novembre 1990, causa C-106/89, *Marleasing*, in Racc. p. I-4135, punto 8

³⁸ Fra le argomentazioni di parte presentate alla Corte, la Total International Ltd ha eccepito l'inapplicabilità della direttiva sui rifiuti 75/442, in ragione dell'art. 4 comma 2 della direttiva 2004/35 sulla responsabilità ambientale. Detta norma, infatti, ritenuta attuativa dell'art. 15 della direttiva quadro sui rifiuti, escluderebbe dal proprio ambito di applicazione il danno ambientale o una minaccia imminente di tale danno a seguito di un incidente per il quale la responsabilità o l'indennizzo rientrano nell'ambito d'applicazione della convenzione sulla responsabilità civile per i danni causati da inquinamento da idrocarburi, se essa è in vigore nello Stato membro. Secondo la società petrolifera, pertanto, la deroga prevista in favore della convenzione dovrebbe avere effetto anche sull'articolo 15, ma la questione non è stata sottoposta all'attenzione della Corte.

³⁹ Cfr. sentenza 7 settembre 2004, causa C-1/03, *Van de Walle e a.*, in Racc. p. I-7613

precedentemente acquistato tali sostanze per lo svolgimento della propria attività economica. Dal canto suo, secondo la Corte, la compagnia petrolifera fornitrice avrebbe potuto incorrere in responsabilità solo nell'ipotesi, invero del tutto eccezionale, in cui lo stato delle strutture e l'incidente fossero imputabili alla violazione di obblighi contrattuali su di essa incombenti. Rispetto al caso Van de Walle, dunque, la Corte fornisce al giudice nazionale maggiori e più saldi appigli nell'accertamento della responsabilità della compagnia petrolifera, ad esempio evocando espressamente la possibilità di rilevare il nesso causale con l'incidente in presenza di una valutazione inadeguata nella scelta della nave da noleggiare.

Questo parziale *revirement* pare sostenere l'orientamento avvalorato dal Tribunale francese, nel senso di imporre a tutti i soggetti che siano direttamente o indirettamente coinvolti in attività potenzialmente pericolose per l'ambiente il rispetto condizioni ed obblighi precauzionali di crescente rigore. D'altra parte, finanche la più recente normativa comunitaria nel settore ambientale⁴⁰ è ispirata ad obiettivi di analoga portata. Proprio a seguito dell'incidente della petroliera Erika, la Commissione ha pubblicato il Libro bianco sulla responsabilità ambientale⁴¹, evidenziando l'esigenza di una stagione di riforme ed ammodernamento della disciplina europea e nazionale. Risultati di questa rinnovata attenzione sono, fra gli altri atti, a livello generale, le direttive 2004/35/CE⁴² e 2006/21/CE⁴³, che confermano il principio "chi inquina paga" ed il principio precauzionale alla base delle disposizioni sull'inquinamento ambientale e perseguono lo scopo di disciplinare in maniera organica ed armonizzata gli aspetti della prevenzione e riparazione dei danni cagionati agli habitat naturali acquatici, marini o terrestri.

Tali direttive, consentendo espressamente l'adozione di disposizioni nazionali più rigorose, capaci di estendere ulteriormente il novero dei soggetti cui imputare i costi relativi a un danno ambientale, si indirizza essenzialmente alle emissioni nocive causate da *"qualsiasi persona fisica o giuridica, sia essa pubblica o privata, che esercita o controlla un'attività professionale oppure, quando la legislazione nazionale lo prevede, a cui è stato delegato un potere economico decisivo sul funzionamento tecnico di tale attività, compresi il titolare del permesso o dell'autorizzazione a svolgere detta attività o la persona che registra o notifica l'attività medesima"*⁴⁴. Si tratta, evidentemente, di una definizione di ampia portata, che, evocando senza ulteriori precisazioni i concetti di controllo ed esercizio di un'attività professionale, può senz'altro venire in soccorso di una valutazione estensiva rispetto al regime di maggior favore fissato in sede internazionale.

Va poi ricordato che, in aggiunta agli atti sin qui richiamati, la Commissione ha ulteriormente esercitato il proprio potere di iniziativa, promuovendo l'adozione di una serie di misure specificamente rivolte al settore marittimo e del trasporto navale, riunite sotto le definizioni di "pacchetto Erika I" e "pacchetto Erika II". Fra i provvedimenti che ne sono scaturiti, i più significativi riguardano il perfezionamento del regime di riconoscimento delle società di classificazione e dei controlli ai quali è sottoposta la loro attività⁴⁵, l'istituzione di un sistema

⁴⁰ Cfr. Pasquali, *La normativa comunitaria sulla prevenzione dei danni derivanti dal trasporto marittimo degli idrocarburi*, in *Il diritto comunitario e degli scambi internazionali*, 2008, vol. I, pp. 161-200.

⁴¹ Cfr. la Comunicazione della Commissione sulla responsabilità ambientale, 9 febbraio 2000, COM (2000) 66, non pubblicata in GU.

⁴² Cfr. la direttiva del Consiglio e del Parlamento, del 21 aprile 2004, in GU L 143, p. 56. In particolare, la direttiva intende assicurare l'accertamento della responsabilità di "qualsiasi persona fisica o giuridica, sia essa pubblica o privata, che esercita o controlla un'attività professionale oppure, quando la legislazione nazionale lo prevede, a cui è stato delegato un potere economico decisivo sul funzionamento tecnico di tale attività, compresi il titolare del permesso o dell'autorizzazione a svolgere detta attività o la persona che registra o notifica l'attività medesima. Per approfondimenti, v. il *Libro Bianco della Commissione sulla Responsabilità Ambientale*, COM (2000) 66; Faure, *Deterrence, insurability, and compensation in environmental liability: future developments in the European Union*, Springer, Vienna, 2003; Lee, *EU environmental law. Challenges, change and decision making*, Hart Publishing, Oxford-Portland, 2005, pp. 204 e ss.

⁴³ Cfr. la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, in GU L 102, p. 15.

⁴⁴ Cfr. l'art. 1, comma 6 della direttiva 2004/35/CE.

⁴⁵ Cfr. la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2001/105/CE, del 19 dicembre 2001, in GU L 19, p. 17.

comunitario di monitoraggio, controllo e informazione sul traffico marittimo⁴⁶ e la creazione di un'agenzia europea per la sicurezza marittima⁴⁷, che è investita di compiti di varia natura, fra cui l'assistenza tecnica alle istituzioni europee ed agli Stati candidati all'adesione o di nuova adesione, la gestione dell'attività di formazione e di banche dati sulla sicurezza marittima, lo svolgimento di missioni di sorveglianza e di ispezioni presso le società di classificazione⁴⁸.

Per altro verso, la sentenza in esame presenta alcuni profili di particolare interesse in ordine alla valutazione del rapporto fra diritto comunitario derivato e norme convenzionali. Secondo il giudice comunitario, infatti, *“qualora risulti che i costi connessi allo smaltimento dei rifiuti prodotti da uno sversamento accidentale di idrocarburi in mare non sono oggetto di accollo da parte del Fondo internazionale o non possono esserlo a motivo dell'esaurimento del limite massimo di risarcimento previsto per tale sinistro e che, in applicazione dei limiti e/o delle esclusioni di responsabilità vigenti, il diritto nazionale di uno Stato membro, compreso quello derivante da convenzioni internazionali, impedisce che tali costi siano sostenuti dal proprietario della nave e/o dal noleggiatore di quest'ultima, sebbene tali soggetti debbano essere qualificati come «detentori» ai sensi dell'art. 1, lett. c), della direttiva 75/442, un siffatto diritto nazionale dovrà allora consentire, onde sia garantita una trasposizione conforme dell'art. 15 di tale direttiva, che i costi in questione siano sopportati dal produttore del prodotto che ha generato i rifiuti così sversati”*⁴⁹.

Nel motivare pur succintamente questa impostazione, la Corte ritiene che la normativa comunitaria sui rifiuti non interferisca con la disciplina internazionale sulla responsabilità extracontrattuale per l'inquinamento provocato da idrocarburi. Infatti, se da un lato la direttiva 2004/35 prevede una clausola espressa di prevalenza della normativa convenzionale per tutte le ipotesi in cui quest'ultima possa trovare applicazione, dall'altro *“è giocoforza constatare che la direttiva 75/442 non contiene una disposizione analoga, nemmeno nella sua versione codificata risultante dalla direttiva 2006/12”*⁵⁰.

Una volta esclusa l'applicabilità del regime convenzionale al caso di specie, il giudice comunitario pone su un piano di prioritario rilievo l'obbligo in capo agli Stati, ex art. 249 CE, di adottare ogni provvedimento utile a dare compiuta attuazione ad una direttiva. Tale disposto impone, per quanto possibile, di interpretare il diritto interno alla luce della lettera e dello scopo della norma comunitaria, a prescindere dal fatto che le disposizioni nazionali siano precedenti o successive alla direttiva o risultino da convenzioni internazionali alle quali lo Stato membro ha aderito e che la Comunità non ha fatto proprie⁵¹.

Se dunque il diritto nazionale, benché ispirato alla normativa convenzionale qui considerata inapplicabile, impedisce che i costi connessi allo smaltimento dei rifiuti derivanti dallo sversamento di idrocarburi siano sopportati dal proprietario e dal noleggiatore della nave, la necessità di trasporre correttamente l'art. 15 della direttiva 75/442 richiede che i costi in questione vengano accollati al produttore delle sostanze inquinanti.

⁴⁶ Cfr. la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 2002/59/CE, del 27 giugno 2002, in GU L 208, p. 10.

⁴⁷ Cfr. il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 1406/2002, del 27 giugno 2002, in GU L 208, p. 1.

⁴⁸ Fra le proposte avanzate dalla Commissione, ma non ancora tradotte in atto comunitario, vi è l'istituzione di un fondo comunitario del tutto analogo al Fondo internazionale per il risarcimento dei danni derivanti da inquinamento da idrocarburi. A tal proposito, v. la proposta di regolamento COM (2000)802 del 24 aprile 2001, in GU C 120, p. 83.

⁴⁹ Cfr. punto 82 della sentenza.

⁵⁰ Cfr. punto 88 della sentenza. Nell'escludere qualsiasi sovrapposizione fra i due livelli normativi il giudice comunitario, in sostanza, forte altresì del testo della direttiva sui rifiuti e della specificità del suo contenuto, implicitamente compie una valutazione sull'ambito applicativo della normativa convenzionale richiamata nella sentenza. Siffatta operazione consente alla Corte di evitare di affrontare in maniera più approfondita l'alquanto complessa questione dei rapporti fra diritto comunitario e convenzionale nello specifico settore del diritto internazionale privato qui in considerazione. A conferma di questa impostazione, la Corte aggiunge, al punto 86 della sentenza, che *“per quanto riguarda la decisione 2004/246, che autorizza gli Stati membri a sottoscrivere o a ratificare, nell'interesse della Comunità, il protocollo del 2003 della convenzione Fondo o ad aderirvi, è sufficiente constatare che la decisione ed il protocollo del 2003 non possono essere applicati ai fatti relativi alla causa principale”*. Per approfondimenti, v. Amadeo, *L'Unione europea e il treaty-making power*, Giuffrè, Milano, 2005.

⁵¹ V. *supra*, nota n. 35.

Le argomentazioni del giudice comunitario, peraltro, si discostano in parte dalle conclusioni formulate dall'Avvocato Generale Kokott, che, pur ritenendo inapplicabile nel caso di specie la disciplina convenzionale, suggerisce alla Corte di orientare l'interpretazione dell'art. 15 della direttiva 75/442 verso una soluzione conforme a tale regime⁵². Secondo la valutazione dell'Avvocato Generale, *“la limitazione della responsabilità del produttore dell'olio pesante e/o del venditore o noleggiatore in conformità alla Convenzione internazionale del 29 novembre 1969 sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da idrocarburi”*⁵³ risulterebbe pienamente compatibile con la direttiva in esame.

La circostanza che la quasi totalità degli Stati membri della Comunità ha aderito alle suddette Convenzioni testimonia infatti la chiara volontà politica di legittimarne l'applicazione nel settore specifico dell'inquinamento da idrocarburi; in secondo luogo, “una deroga del diritto comunitario a tale normativa internazionale implicherebbe per la Francia - e probabilmente anche per altri Stati europei contraenti - l'insorgenza di un conflitto tra gli obblighi discendenti rispettivamente dall'ordinamento europeo e dal diritto convenzionale. Una situazione che, se da un lato può trovare giustificazione nella necessità di garantire piena tutela alle vittime di inquinamento ambientale, nondimeno, a ben vedere, rischia di sacrificare a tale obiettivo il fondamentale dovere di leale cooperazione tra Comunità e Stati membri di cui all'art. 10 del Trattato CE.

Tale rilievo può forse trovare parziale mitigazione nel fatto che il procedimento nazionale verte su presupposti sostanziali differenti rispetto al contenuto della Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile per i danni causati da inquinamento da idrocarburi. I nodi che la Corte di Cassazione francese intende sciogliere attraverso il ricorso *ex art.* 234, infatti, riguardano la condotta della Total SA e della Total International Ltd in qualità, rispettivamente, di potenziale produttore e detentore anteriore delle sostanze inquinanti, nonché l'eventuale contributo apportato dalle società nel declassamento del combustibile a rifiuto.

La Corte di giustizia, pertanto, una volta accertata l'attribuibilità di tali qualifiche alle due società e, di conseguenza, il loro inserimento fra i soggetti passibili di responsabilità ai sensi della normativa comunitaria in ragione del potenziale nesso causale fra la loro condotta e l'evento che ha generato i rifiuti, ha potuto considerare la loro posizione in una prospettiva differente da quella di un semplice noleggiatore⁵⁴. Inoltre, l'esplicito richiamo del Trattato CE al principio “chi inquina paga” e la rilevata tendenza delle istituzioni comunitarie ad un maggior rigore nella tutela ambientale possono aver senza dubbio orientato il bilanciamento della Corte, anche perché l'art. 10 CE impone contestualmente agli Stati di non pregiudicare l'effetto utile del Trattato o di disposizioni di diritto derivato.

Va altresì rilevato, in sede conclusiva, come le esigenze di crescente effettività della normativa ambientale⁵⁵, con particolare riferimento alla disciplina volta a garantire il risarcimento per danno da sostanze inquinanti, mal si concilino con previsioni normative di eccessiva rigidità, quali le ipotesi di pressoché totale esenzione da responsabilità formulate dalla Convenzione del 1969. In questa prospettiva, si può pertanto individuare una convergenza fra la ripartizione di responsabilità statuita dal Tribunal de Grande Instance e la soluzione interpretativa sollecitata dalla Corte di giustizia, entrambe capaci di superare, pur con le denunciate difficoltà, l'impostazione restrittiva del regime internazionale.

Se la prima sarà, con ogni probabilità, oggetto di ulteriore giudizio di merito in sede di appello, la pronuncia della giudice comunitario, adottata su ricorso di un organo giurisdizionale nazionale di ultima istanza, è invece destinata ad orientare in maniera decisiva la valutazione della Cour de Cassation. L'interpretazione della disciplina comunitaria in materia di rifiuti potrà pertanto divenire

⁵² V. le conclusioni dell'Avvocato Generale Juliane Kokott sulla causa C-188/07, presentate il 13 marzo 2008.

⁵³ Cfr. punto 3 delle conclusioni.

⁵⁴ Occorre ricordare che il principio chi inquina paga comporta, specularmene, il divieto di imporre oneri e costi sui soggetti che non abbiano effettivamente contribuito al verificarsi del danno ambientale. Sul punto v. la sentenza della Corte di giustizia del 29 aprile 1999, causa C-293/97, *Standley*, in Racc. I-2603, punti 46-52.

⁵⁵ Sul punto v. Wenneras, *The enforcement of EC environmental law*, Oxford University Press, Oxford, 2007.

occasione per consentire al giudice nazionale di individuare più rigorosi profili di responsabilità in capo alla società petrolifera proprietaria delle sostanze inquinanti, contribuendo nel contempo alla graduale affermazione di un *corpus* normativo europeo nel settore ambientale capace di dare risposta alle esigenze di tutela palesate a livello nazionale e comunitario.